

Uwe Beckmeyer

- (A) Am Ende zerlegt man mit der Trennung von Netz und Betrieb den Konzern. Sie werden den Konzern zerlegen und damit den integrierten Konzern DB AG zerstören.

(Patrick Döring [FDP]: Nein! Es gibt keinen integrierten Konzern! Quatsch!)

Damit zerstören Sie den konzerninternen Arbeitsmarkt komplett und bereiten bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Grunde potenziell die Privatisierung vor.

(Patrick Döring [FDP]: Auch Quatsch!)

Das wissen Sie ganz genau, denn Sie haben sich jahrelang mit der Frage beschäftigt. Jetzt kommen Sie hinten durch die Drehtür mit einem solchen Vorschlag nach vorne, um uns das Thema auf andere, vermeintlich elegante Weise erneut zu präsentieren. Ich sage: Das ist der falsche Weg.

Wir Sozialdemokraten wollen einen integrierten Konzern,

(Beifall bei der SPD)

der Geld verdient, aber auch investiert, der seine Gewinne möglichst im Konzern behält.

Herr Minister Ramsauer, dass der ICE nach London fährt, wo Sie ihn schon gestreichelt haben, muss doch nicht sein, oder? Ich finde, bevor wir mit dem ICE nach London fahren, sollten wir erst einmal in Deutschland die ICE-Flotte so einsetzen, dass sie deutschlandweit breit läuft. Ich glaube, das ist nötig und muss hier auch gesagt werden.

- (B) (Beifall bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Ein allerletzter Gedanke. Wir haben hier in Deutschland eines nötig: einen Minister, der sich einsetzt für Infrastrukturfinanzierung, für neue Ideen, für ein Programm, mit dem Deutschland fit gemacht wird in der Infrastruktur, auf der Schiene, auf der Straße, auf der Wasserstraße. Wir brauchen keinen Stillstandsminister.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Claudia Winterstein für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP)

Dr. Claudia Winterstein (FDP):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! In der Tat, in diesem Winter wurde die Bahn kräftig von den Wetterverhältnissen getroffen, und das sorgte für heftigen Gesprächsstoff. Zugausfälle, Verspätungen, defekte Heizungen, überfüllte Züge zerrten an den Nerven der Fahrgäste – Frau Hendricks hat hier einen ausführlichen Erlebnisbericht vorgetragen –, und der Winter ist noch lange nicht vorbei. Dennoch haben wir wegen des ganzen Bahnchaos eines erreicht: Wir haben hier ein Thema auf der Tagesordnung, das von den Vorgängerregierungen immer gemieden wurde. Es geht um

- strukturelle Probleme bei der Bahn, um die strategische Ausrichtung des Konzerns und um die Finanzierung unserer Schieneninfrastruktur. (C)

Das grundsätzliche Problem des Konzerns ist die Investitionspolitik. Statt die Gewinne aus dem Schienennetz wieder in die heimische Infrastruktur zu investieren, geht die Bahn mit dem Geld lieber weltweit auf Einkaufstour. Von Schanghai über Schweden bis England, in insgesamt 136 Ländern ist die Bahn mittlerweile aktiv. Im letzten Sommer wurden 2,8 Milliarden Euro für das britische Verkehrsunternehmen Arriva ausgegeben; das ist der teuerste Zukauf in der Bahn-Geschichte.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Von der schwarz-gelben Bundesregierung abgesehen! Das ist ja grotesk! – Florian Pronold [SPD]: Und Herr Döring sitzt im Aufsichtsrat!)

Meine Damen und Herren, wer so sorglos mit dem Geld, das im deutschen Netz erwirtschaftet wurde, umgeht, der sollte nicht jammern, dass ihm dann die Mittel für Investitionen in ebendieses Netz fehlen.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist grotesk! – Florian Pronold [SPD]: Wer sitzt denn im Aufsichtsrat?)

Wer finanziert das Schienennetz, aus dem die Bahn ihre Gewinne abschöpft? Es ist der Bund, also der Steuerzahler, der jährlich fast 4 Milliarden Euro für Investitionen zur Verfügung stellt.

(Florian Pronold [SPD]: Warum schicken Sie dann Herrn Döring dorthin?) (D)

Dafür können wir auch erwarten, dass sich die Bahn zuallererst um den Heimatmarkt kümmert, statt rund um den Globus als Global Player zu agieren.

Vor diesem Hintergrund ist es übrigens auch absurd, wenn jetzt versucht wird, dem Bund die Schuld für das Winterchaos bei der Bahn in die Schuhe zu schieben, weil er aus den Gewinnen der Bahn AG eine Dividende von 500 Millionen Euro als Teil des Sparpakets erhält.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Frau Kollegin, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Hofreiter?

Dr. Claudia Winterstein (FDP):

Nein, ich möchte gern fortfahren. – Es ist ja auch nichts Ungewöhnliches, wenn der Eigentümer eines Unternehmens, das im vergangenen Jahr einen Gewinn von 1,75 Milliarden Euro erzielt hat, eine Beteiligung an diesem Gewinn einfordert. Weil der Bund der einzige Aktionär der Bahn AG ist, steht ihm natürlich eine Dividende zu – das ist schon gesagt worden –, zumal er in dieses Unternehmen viel Geld investiert. Insgesamt – das muss man einmal deutlich sagen – sind es über 10 Milliarden Euro pro Jahr, wenn man Investitions- und Regionalisierungsmittel zusammenrechnet. Die Hauptversammlung, also die Bundesregierung, hat die Höhe der Dividende auf 500 Millionen Euro jährlich festgelegt. Der Bund fordert die Dividende ja nicht als Selbst-

Dr. Claudia Winterstein

- (A) zweck ein. Die Abführung der Dividende dient einem zentralen politischen Ziel, das die Koalitionsfraktionen in den Mittelpunkt ihrer Politik gestellt haben, nämlich dem Abbau der massiven Staatsverschuldung,

(Bettina Hagedorn [SPD]: Das kann man auch anders hinkriegen!)

um die Stabilität unseres Landes zu gewährleisten und zukünftige Generationen zu entlasten. Das sage ich natürlich auch als Haushaltspolitikerin.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Regeln Sie doch erst mal die Hotelsteuer!)

Manchmal habe ich den Eindruck, dass viele Politiker die Wichtigkeit der Haushaltskonsolidierung in Sonntagsreden gerne betonen, dieses Ziel aber, wenn es konkret wird, doch als nachrangig betrachten.

(Bettina Hagedorn [SPD]: So ein Quatsch!)

Diese Koalition will den Abbau der Staatsverschuldung vorantreiben. Um die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse einhalten zu können, haben wir das Sparpaket beschlossen. Daher verbietet es sich, dieses Sparpaket an einzelnen Stellen aufzuschneiden.

Das Thema Sparen ist kein Tick von uns Haushaltspolitikern. Das Problem der öffentlichen Verschuldung treibt auch die Menschen im Land um. In einer Forsa-Umfrage vom November 2010 wurde gefragt, wovor die Menschen die größte Furcht haben.

(Dr. Gregor Gysi [DIE LINKE]: Vor der FDP!)

- (B) 61 Prozent gaben an, dass sie große oder sehr große Furcht davor haben, die Staatsschulden könnten ins Immense steigen. Dieses Thema wurde als Problem Nummer eins genannt, noch vor der Furcht vor dem Verlust des Arbeitsplatzes und der Furcht vor Altersarmut.

Wir erreichen bei der Bahn keine Verbesserungen, indem wir einfach mehr Geld in ein falsch konstruiertes System stecken, was die Opposition in ihren Anträgen fordert. Im Gegenteil: Dadurch würden die Fehler im Endeffekt nur verfestigt.

(Beifall bei der FDP)

Wir können nur dann in die Schiene investieren, wenn wir strukturelle Reformen bei der Bahn vornehmen. Dazu gehört zuallererst die Aufhebung der Gewinnabführung der DB Netz AG an die Bahn Holding. Gewinne, die im Netz erwirtschaftet werden, müssen dort verbleiben. Das ist eine alte FDP-Forderung, die nun endlich erfüllt wird.

Im vergangenen Jahr zum Beispiel hätten wir so 800 Millionen Euro zusätzlich investieren können. Diese Investitionen sind möglich, ohne auf eine Dividende verzichten zu müssen. Das zeigt ein Blick auf die Zahlen der Bahn. 2010 hat der Konzern einen Gewinn von 1,75 Milliarden Euro erwirtschaftet. Bis 2015 – das ist schon angesprochen worden – sollen es nach Unternehmensplanungen über 3 Milliarden Euro werden. Ich denke, das bietet genug Spielraum für die Zahlung der Dividende an den Bund.

So vereinen wir zwei wichtige politische Ziele: Wir verringern die Staatsverschuldung und stärken gleichzeitig die Infrastruktur der Bahn. (C)

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Sie quetschen die Bahn weiter aus und wollen das Geld auch noch für sich einnehmen! Das ist die Ursache dafür, dass es bei der Bahn so schlecht läuft!)

Ich sage Ihnen eines: Der nächste Schnee kommt bestimmt, vielleicht schon morgen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Sabine Leidig für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mich in den letzten Wochen ziemlich darüber gewundert, dass aus allen Richtungen die Unternehmenspolitik der Bahn beklagt worden ist. Sie ist falsch, weil sie kurzfristig und auf die Bilanz des Konzerns konzentriert ist und weil die Bahn auf Verschleiß fährt. Ich bin froh, dass wenigstens Herr Beckmeyer, wenn auch als Einziger derjenigen, die hier geredet haben, zumindest im Ansatz Selbstkritik geübt hat. Das finde ich klasse.

(Gustav Herzog [SPD]: Das war ehrlich und überzeugend!)

Es war tatsächlich die Große Koalition aus Grünen, SPD, CDU/CSU und FDP, die den Börsengang der Bahn gewollt und bestimmt hat.

(Renate Künast [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und Gregor Gysi in Berlin!)

– Diesen Privatisierungskurs hat Gregor Gysi nicht mitgemacht.

(Renate Künast [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir auch nicht! Auch wenn ihr Verfolgungswahn habt!)

Die Linken waren die Einzigen, die von Anfang an gegen diesen Kurs waren.

(Beifall bei der LINKEN)

Frau Künast, das ist einer der Gründe, warum ich als Attac-Bundesgeschäftsführerin für die Linken kandidiert habe und nicht für eine andere Partei. Die Linke hat eine eindeutige und klare Fokussierung auf das Gemeinwohl.

(Beifall bei der LINKEN – Florian Pronold [SPD]: Immer an die eigene Propaganda glauben!)

Die rot-grüne Bundesregierung hat im April 2005 eine Studie in Auftrag gegeben – das ist ein umfangreiches Werk mit 560 Seiten geworden –, das PRIMON-Gutachten. PRIMON ist die Abkürzung für „Privatisie-

(D)